ВО
780
243

Смерть немецким оккупантам!

БИБЛИОТЕКА ЛЕТЧИКА

СТАЛИНСКАЯ АВИАЦИЯ В БОРЬБЕ С ГЕРМАНСКИМ ФАШИЗМОМ

ВЫПУСК 2

Ночные действия авиации

Воениздат НКО СССР 1942

БИБЛИОТЕКА
ЛЕТЧИКА

Д 780/243

Б ф 95

*СТАЛИНСКАЯ АВИАЦИЯ
В БОРЬБЕ
С ГЕРМАНСКИМ ФАШИЗМОМ*

★

НОЧНЫЕ ДЕЙСТВИЯ АВИАЦИИ

ВЫПУСК
2

Военное Издательство
Народного Комиссариата Обороны Союза ССР
Москва — 1942

Книга содержит ряд статей о действиях советской авиации ночью в великой отечественной войне, обобщающих опыт наших летчиков в борьбе с германским фашизмом.

Материал взят из газеты «Сталинский сокол».

Сильнее удар по врагу, не давать ему ни минуты покоя и передышки, бить его днем и ночью!

Библиотека имени В. И. Ленина
16934-42
2014080220

СМЕЛО И ДЕРЗКО ДЕЙСТВОВАТЬ НОЧЬЮ

Красная Армия обрубила «клещи», которыми пытались зажать Москву немецко-фашистские полчища. Под ударами наших войск гитлеровцы откатываются на запад. Отступая, враг пытается спасти свою боевую технику, сохранить живую силу. Немцы всячески стремятся оторваться от наших наступающих частей и организованно отойти на новые оборонительные рубежи. Но Красная Армия держит противника в постоянном напряжении, беспрестанно атакует его, ломает и уничтожает его боевые порядки.

Главная задача заключается сейчас в том, чтобы усилить удары по врагу, завершить начавшийся под Москвой разгром фашистской грабьармии, истребить немецких оккупантов всех до единого.

Враг боится ночных атак как с земли, так и с воздуха. Следовательно, надо всемерно использовать преимущества, которые дает нашим частям ночь. Первое и основное преимущество ночной операции — ее внезапность. Под прикрытием темноты советские летчики совершают дерзкие налеты на тылы противника, бомбардируют пути подвоза, атакуют места скопления немецких войск, не давая этим возможности раненому фашистскому зверю зализать свои раны, привести в порядок свои потрепанные войска.

Слов нет, ночные действия авиации требуют от экипажей большой выучки, высокого летного мастерства и связаны с трудностями. Ночью значительно усложняется ориентировка в воздухе, труднее производить взлет и посадку. Противник постарается поймать самолет в лучи прожекторов, будет вести по машине огонь из зенитных орудий, поднимет в воздух свою истребительную авиацию.

Но люди сталинской авиации не страшатся трудностей. У нас есть немало летчиков, которые в совершенстве владеют техникой ночных полетов, безошибочно выводят свои самолеты к цели, метко разят врага.

Опыт лучших экипажей показывает, что успех каждого ночного полета в основном зависит от **подготовки.**

Ночным действиям авиации должна предшествовать тщательная дневная воздушная разведка. **Разведка обязательна всегда.** Она вдвойне необходима перед ночным вылетом, когда возможности визуальной ориентировки ограничены.

Поучителен опыт авиачасти тов. Сбытова. Во время наступления немцев на Москву воздушные разведчики этой части выследили место базирования вражеской авиации. Летчики подробно выяснили обстановку на аэродроме, порядок рассредоточения материальной части и т. д. Располагая этими сведениями, ночные бомбардировщики смогли нанести меткие и сильные удары по фашистскому аэродрому.

Ночной старт самолетам дается только тогда, когда цель достаточно разведана и экипажи твердо усвоили полученное задание.

Взлет и посадка ночью сложны. Стало быть, на каждом аэродроме нужно сделать все возможное, чтобы облегчить летчику процесс отрыва самолета от земли, а по возвращении из полета — приземление машины. С этой целью надо привести в образцовое состояние всю световую аппаратуру, установить на летном поле твердый порядок. При этом нужно самым строжайшим образом следить за соблюдением светомаскировочных правил.

Все самолеты, участвующие в ночной операции, следует еще с вечера тщательно осмотреть и заправить горючим. Безотказная работа всех узлов и агрегатов — одно из непременных условий успешного выполнения экипажем ночного задания.

Добиться этого можно только в том случае, если весь процесс подготовки к ночному вылету будет взят под

жесткий и неослабный контроль. **Прежде чем выпустить самолет в воздух, командир обязан лично убедиться, насколько глубоко экипаж изучил маршрут предстоящего полета, в каком состоянии находится материальная часть.** Цель контроля — исключить всякие случайности и ошибки.

Огромное значение в ночном полете имеет **радиосвязь.** Надо поставить дело так, чтобы командир части мог в любой момент и без всяких задержек связаться по радио с экипажем самолета, передать на борт корабля необходимые указания, получить от летчиков сведения о ходе выполнения задания. **Четко налаженная, непрерывно действующая связь между «воздухом» и «землей» является законом, и каждый случай обрыва связи следует рассматривать как чрезвычайное происшествие.**

Прежде чем отправиться на выполнение задания, экипаж должен во всех деталях разработать план предстоящего полета, сделать соответствующие расчеты, подобрать нужные карты и т. д. Это — важнейший элемент организации каждого ночного вылета.

В авиачастях, где тщательно подготавливается материальная часть и внимательно относятся к «мелочам», летчики без единой потери совершают сотни ночных боевых вылетов в тыл противника и наносят ему значительный ущерб.

Нужно добиться, чтобы все без исключения летчики могли действовать ночью. С этой целью необходимо без отрыва от повседневной боевой работы тренировать летный состав для действий в ночных условиях.

Одновременно с этим летчик должен знать, как ему поступить в случае, если самолет попал в лучи вражеских прожекторов или в зону зенитного огня. Для хорошего, опытного экипажа зенитка не страшна. Искусно маневрируя, меняя направление и высоту полета, умело используя облачность, летчик всегда выведет самолет из-под обстрела. Но всему этому нужно настойчиво и упорно учиться.

Враг боится ночной темноты. Так пусть же круглые сутки, днем и ночью, над головами фашистов неумолчно гудят моторы советских самолетов! Пусть новые мощные удары с воздуха обрушатся на врага, ускоряя его полный разгром!

(«Сталинский сокол», 26 декабря 1941 г.).

Непрерывными действиями авиации поддерживать и развивать успех наступления Красной Армии!

Старший политрук С. ФИЛИМОНОВ

ВЕДЕНИЕ ВОЗДУШНОГО БОЯ НОЧЬЮ

Воздушный бой ночью имеет свои особенности, которые надо хорошо знать. Одна из таких особенностей — полное отсутствие световых ориентиров. Поэтому летчик-истребитель должен заранее изучить выдающиеся местные предметы района действий: дороги, реки, характерные извилины, направления, по которым можно ориентироваться в темноте.

Успех воздушного боя во многом зависит от работы прожектористов. **Необходима полная договоренность и согласованность в действиях прожектористов и летчиков-истребителей.** Прожектористы обязаны направить истребитель на цель, указать курс, с которым идет вражеский самолет, условными сигналами сообщить высоту. А главное — прожектористы должны быстро осветить врага и не выпускать его из луча. При этом нужно всегда учитывать, что вражеский самолет будет всеми мерами стараться вырваться из луча. Опыт показал, что в таких случаях фашистские летчики прибегают к резким разворотам, изменениям высоты полета, уходу в облака и т. д. Поэтому от прожектористов требуется исключительная расторопность и сообразительность. Летчики-истребители в свою очередь должны эффективно использовать каждый момент освещения вражеского самолета для атаки.

Взаимодействие прожектористов с истребителями может быть достигнуто только в том случае, если между штабами этих родов войск будет тесная связь и полная договоренность о всех совместных действиях, об условных сигналах и т. п.

Успешные ночные бои, проведенные нашими летчиками, дают возможность подвести некоторые итоги и обобщить опыт ночной воздушной атаки.

При атаке ночью заход следует делать строго по лучу прожектора. Огонь открывать только с небольших дистанций. Опыт показал, что стрельба с больших дистанций положительных результатов не дает. **В первую очередь надо стремиться уничтожить стрелка,** который ведет круговой обстрел из пулемета и пушки. **После этого направить огонь в наиболее уязвимые места самолета, т. е. по моторам.** При этом летчик должен **избегать излишнего маневрирования,** иначе враг воспользуется временем и уйдет из луча.

Бить молниеносно, с коротких дистанций — таково одно из основных требований в ночной атаке.

В воздушном бою могут быть такие моменты, когда один вражеский самолет будут атаковать два или несколько наших истребителей. В этом случае один атакует, а другой следит за действиями атакующего и поведением вражеского летчика. После атаки, проведенной товарищем, не следует бросаться сразу на врага. Надо сделать небольшую выдержку и затем атаковать.

При массированном действии истребителей необходимо придерживаться такого правила: **самолеты надо разбить на группы; каждая группа должна иметь определенную зону с указанием, на какой высоте действовать.** Указанную высоту летчики обязаны строго соблюдать и ни в коем случае не путать зоны.

Наряду с соблюдением правил ведения воздушного боя необходимо знать и уловки фашистских стервятников. Немцы пытаются всеми средствами обмануть советских истребителей и прожектористов. Они часто делают вид, что самолет их подбит. На эту уловку поддаваться не следует. Необходимо тщательно следить за падением самолета и оставлять его в покое только тогда, когда лично убедишься, что враг рухнул на землю.

Стараясь ввести в заблуждение прожектористов, фашистские летчики прибегают к миганию бортовыми огнями, чтобы выдать свой самолет за советский. Поэтому прожектористам надо со всей тщательностью следить за установленными сигналами и уметь быстро отличать подлинные от ложных.

ооооо

Фашистские летчики боятся наших истребителей. Сталинские соколы! Бейте с неба фашистских гадов! Громите [illegible] врага !

Старший политрук Г. ЛОБОВ

НОЧНЫЕ ИСТРЕБИТЕЛИ

Как правило, там, где тесно сочетаются и координируются действия истребителей, прожекторных войск, звукоулавливателей и зенитчиков, массовые налеты немцев срываются, а за прорывающиеся одиночные самолеты фашисты расплачиваются десятками сбитых машин.

Первый поиск вражеского самолета производят звукоулавливатели, связанные с командными пунктами и расположенные рядом с прожекторными установками. Определив курс, высоту и примерное количество вражеских машин, звукоулавливатели передают эти данные на КП и прожекторам.

Пока прожекторные установки ищут врага, истребители держатся несколько в стороне, для того чтобы звуком своих моторов не мешать поиску бомбардировщиков. Во всех случаях «схватывания» лучами прожекторов истребители условными знаками подавали установленный сигнал: «я свой». Чаще всего делали это с помощью ракет. Когда вражеский самолет уже «схвачен», истребители данной зоны атакуют врага.

Пойманный лучами прожекторов бомбардировщик виден на очень большом расстоянии в виде светящейся точки. Нашим современным истребителям без всякого труда удается его нагнать. **При этом очень важно не проскочить мимо,** так как, попав в сильное световое поле, летчик-истребитель несколько мгновений ничего не видит, обнаруживает себя и дает врагу время для ухода из лучей прожекторов.

Гораздо сложнее вести поиск бомбардировщика, не схваченного лучами. Нам приходилось в лунную ночь патру-

лировать в зоне, строя маршрут в направлении на луну на небольшой скорости и от луны — на большой, для того чтобы продлить выгодное положение своего истребителя. Патрулировать, оставляя луну с какой-либо стороны, мы считаем нецелесообразным, так как это уменьшает сектор выгодного обзора. То же относится и к северному сиянию, утренней или вечерней заре.

В ночных воздушных боях часто приходится встречаться с противником, не освещенным прожекторами. **В этом случае нужно особенно тщательно отнестись к маневру атаки**, для того чтобы не дать возможности уйти вражескому самолету. **Огонь во всех случаях нужно вести с дистанции примерно 50 метров**, лучше снизу, так как при атаке сверху бомбардировщик на фоне земли виден плохо и его легко потерять.

Насколько сложен маневр для атаки, показывает такой случай. Младший лейтенант Щербина однажды во время патрулирования увидел прямо над собой силуэт Do-215. Рассчитывая пропустить его чуть вперед и атаковать под некоторым ракурсом, он подобрал газ и начал разворот с малым креном. Достаточно было ему чуть отвлечься этим маневром, как противник был утерян, хотя и находился на дистанции 100—150 метров.

Стрельба по противнику ночью имеет некоторые важные особенности. Первое правило: нельзя пользоваться обычной подсветкой коллиматорных прицелов. Моя первая встреча с бомбардировщиком в пункте С. из-за неопытности окончилась плохо. Я увидел вражеский самолет на фоне луны, подошел близко и, несмотря на то, что он был ясно виден на козырьке кабины, решил стрелять через прицел. Взгляд на освещенное перекрестье прицела (самое небольшое по яркости) и вспышка огня из крупнокалиберного пулемета ослепили меня, и, казавшаяся верной, моя жертва быстро исчезла.

Летчики нашей эскадрильи ночников в результате многих ночных боев пришли к выводу, что лучше всего вести огонь, «положив» бомбардировщик на козырек. Бить нуж-

ю из крупнокалиберных пулеметов и пушек, так как это не раскрывает местонахождения истребителя. Было много случаев, когда стрелки противника вели огонь в сторону, противоположную полету истребителя, хотя наш самолет уже перешел к стрельбе на уничтожение или даже зашел [illegible] бомбардировщик. Кроме того, стрельба из обыкновенных пулеметов не столь эффективна. Так, например, старший лейтенант Буланов, атакуя бомбардировщик над аэродромом Н., выпустил в него около 1 200 патронов, почти в упор убил стрелка, но все же изрешеченный самолет противника ускользнул в облака, не дав себя таранить. [illegible] трассой из пулеметов проверить правильность стрельбы пушек и крупнокалиберных пулеметов.

Огонь следует вести по наиболее уязвимым местам самолетов, т. е. по кабинам и моторам. [illegible]

[illegible] Истребитель [illegible] пошел в атаку.

Таран является могучим и смелым оружием сталинских соколов. Ночные истребители всегда должны быть готовы применить это оружие, ибо самолет противника может быстро вырваться из лучей прожекторов.

Ночная работа под Ленинградом привела нас к твердому решению: в случае поимки бомбардировщика небольшим количеством прожекторов первую атаку производить огнем пушек и пулеметов, а затем таранить врага. В ночь на 4 декабря 1941 года «Хейнкель-111» прорвался к центру города и был пойман лучами прожекторов. Младший лейтенант Севостьянов атаковал его из пулеметов, а затем, видя, что враг пытается улизнуть из светового пучка,

тарана его. Все пять случаев тарана в моей эскадрилье окончились благополучно для летчиков.

Таран, в особенности на современных длинноносых самолетах, при правильном расчете безопасен для истребителя. Лучший маневр для этого — атака сверху с небольшой скоростью сближения и удар по хвосту.

Летчики Красной Армии!
Перехватывайте фашистских стервятников на пути, навязывайте им бои,
громите в воздухе, вгоняйте их в землю.
Не давайте житья воздушным пиратам!

Военинженер 1 ранга Ю. ЗНАМЕНСКИЙ

ПОДГОТОВКА ДАЛЬНЕГО БОМБАРДИРОВЩИКА К БОЕВОМУ ПОЛЕТУ

Опыт нашей части по организации ночных вылетов на бомбардировку объектов дальнего тыла противника позволяет сделать некоторые заключения о наиболее эффективных тактических и технических приемах этой сложной операции. В данной статье мы коснемся вопросов обеспечения боеприпасами и работы технического состава при [illegible] дальнего действия.

Дальние бомбардировщики могут вылетать на боевое задание не только с аэродрома своего базирования, но и с аэродрома, обеспечивающего им возможность полета с полной загрузкой, так называемого аэродрома подскока.

Для этого после соответствующей разработки боевого задания с инженерным составом штаб соединения высылает на аэродром подскока заявку на необходимые [illegible] материалы. Один из работников тыла выезжает туда для контроля за выполнением заявки. Ему должны быть известны время посадки самолетов на аэродроме подскока, их количество и тип, необходимое количество горючего, смазочного и боеприпасов, варианты загрузки самолетов бомбами и время вылета на боевое задание. Одновременно штаб сообщает эти данные на аэродромы базирования самолетов своего соединения.

Необходимо строго разграничить подготовку кораблей на аэродроме базирования и на аэродроме подскока. На последнем должна производиться лишь дозарядка самолетов горючим, смазочными материалами и боеприпасами;

гую остальную работу следует выполнять на аэродроме базирования.

Получив боевое задание, штаб части выделяет корабли, сообщает инженеру по вооружению варианты их бомбовой загрузки. На аэродроме базирования начинается подготовка кораблей к вылету.

Оружейники проверяют наличие боекомплекта и оружие. Если позволяет время, проверяют пушки и пулеметы на выстрел, хотя проверку «на выстрел» необходимо производить только в исключительных случаях, например после замены какой-либо детали пушки или пулемета или после задержки в предыдущем полете.

Техники и мастера регулируют бомбовое вооружение, следят, чтобы был полный комплект боеприпасов (патронов, ракет), устанавливают лебедки, полиспасты, вкладывают пиропатроны, подвешивают тросы с вилками на замки частей пассивов, подготавливают замки или кассеты, соответствующие варианту загрузки. Если даны указания, что с аэродрома подскока будут производиться неоднократные вылеты, забирают с собой замки (кассеты) для всех вариантов загрузки.

Кроме того, техник обязан проследить, чтобы в полет были взяты все необходимые для подвески бомб и чистки оружия инструменты и материалы, тросы для лебедок, ключи для ввертывания взрывателей, отвертки, ветошь, масло для чистки оружия и т. п. Насколько это важно, мы знаем из опыта. Были случаи, когда техники не брали с собой в достаточном количестве инструментов и материалов. Это удлиняло время подготовки корабля к боевому вылету. А позабыть взять с собой ветошь и масло — значит обречь себя на неприятности с чисткой оружия, особенно после выполнения боевого задания.

На аэродроме подскока работа организуется следующим образом. Работник тыла, прибыв заранее, устанавливает связь с местным батальоном аэродромного обслуживания, уточняет заявку на горючее и боеприпасы, указывает, какое количество красноармейцев необходимо для подвески

бомб (исходя из расчета не менее двух человек на корабль), указывает место и время подвозки бомб, с тем, чтобы к моменту посадки самолетов бомбы, укомплектованные соответствующими взрывателями, были погружены на машины и находились вблизи предполагаемого места стоянки бомбардировщиков.

Сейчас же после посадки кораблей работник тыла уточняет с командиром прилетевших самолетов, нет ли изменений в вариантах загрузки их бомбами, выясняет [illegible] кораблей, имеющих данные варианты загрузки, и дает начальнику колонны команду о подвозке бомб. Одновременно он узнает у инженера по [illegible] [illegible]

[illegible]

вает и отдельно складывает взрыватели, головные и донные.

Опыт показал, что такое разделение труда ускоряет работу. К лебедкам надо ставить людей, умеющих хорошо обращаться с ними. Во время работы необходимо следить, чтобы на лебедках не запутались тросы, идущие к бомбам. Однажды был случай, когда техник В. за этим не досмотрел, трос запутался в лебедке, и она вышла из строя. Техник (мастер) командует подвеской и сам наблюдает за правильной установкой замков на бомбе и в держателей. Он же ввертывает взрыватели и законтривает ветрянки вилками тросов «актив-пассив». Если время на подвеску бомб сильно ограничено, можно ввертывать взрыватели перед подвеской, законтривая ветрянки вилками. Опыт показал, что это совершенно безопасно и очень ускоряет работу.

Если окажется, что в опробованной пушке или пулемете произошла задержка, стрелок устраняет ее под руководством техника. Ни в коем случае нельзя опробовать вооружение перед самым вылетом; это надо делать за час-полтора, чтобы можно было устранить задержку, если она возникнет.

В случае отмены вылета самолета бомбы снимаются. Для этого надо вывернуть взрыватели, ввернуть обратно винты замедления, установить все ветрянки на головное действие, тщательно уложить их в «цинки» и закрыть крышкой. Отверстия для взрывателей в авиабомбах закрыть пробками, после чего снять бомбы. Перед отправкой бомб на склад они должны быть опять уложены в тару.

Нельзя сказать, чтобы изложенные выше приемы мы начали сразу применять в своей работе. Навыки эти приобретались постепенно, на основе боевого опыта.

С первых же вылетов мы начали сталкиваться с тем, что экипаж самолета не мог принять участие в подвеске бомб — это должен был делать прибывший с экипажем техник или младший специалист. Бывало и наоборот: экип-

наж должен был сам готовить самолет к боевому вылету, так как технический состав по той или другой причине к вылету не прибывал. В этих случаях подвеска бомб задерживалась.

Осложнялась она, кроме того, следующими обстоятельствами. Техники не имели достаточного опыта и, не умея хорошо использовать присылаемую рабочую силу, делали все сами, оставляя красноармейцев в роли наблюдателей. Неоднократно случалось, что технический состав недостаточно подготавливал самолеты на аэродроме базирования, оставляя эту работу для аэродрома подскока, и этим задерживал вылет.

Для устранения всех этих недостатков надо было принять срочные меры. И они были приняты.

Прежде всего перед командирами частей был поставлен вопрос о необходимости перебрасывать на аэродром подскока весь штатный состав вооруженцев, обслуживающих данные корабли. Командиры пошли нам навстречу.

Техническому составу было приказано готовить самолеты к боевому вылету на аэродроме базирования. За этим был организован строгий контроль. Принятые меры возымели действие: самолеты стали прибывать на аэродром подскока вполне подготовленными для дальнего вылета.

Наконец, перед техническим составом был поставлен вопрос о лучшей организации и рационализации работы. Это дало прекрасный результат.

Укажем на некоторые из предложений, осуществленных теперь во всех частях нашего подразделения.

Снятие толстого, застывшего на холоде слоя сала с бугелей перед подвеской бомб отнимало много времени и труда. Коллектив техников и мастеров части тов. Лебедева предложил делать это с помощью бензина и зубной щетки. Такой способ в несколько раз ускоряет работу.

Много времени отнимало также вывертывание пробок из гнезда взрывателей, особенно в зимних условиях. Происходило это потому, что пользовались обыкновенными отвертками. Сейчас, по предложению техников части

тов. Гусева, на каждом самолете имеется специально сделанная в мастерских широкая отвертка в виде ключа, с помощью которой пробки вывертываются легко, быстро и совершенно целыми сдаются обратно на завод.

Расстановка людей при подвеске бомб организована теперь так, чтобы беспрерывно и одновременно работали две лебедки. Для ускорения же процесса подвески на самолетах с низкой посадкой центроплана бомбы весом до 250 килограммов включительно вешаются без лебедки.

Кроме того, мы много сделали, чтобы обеспечить культуру в работе, добиться чистоты рабочего места, разумного использования каждой вещи, сохранения и возвращения на заводы бомбовой тары, стеклянных колбз, пробок из пластмассы и т. п.

Благодаря всем этим мероприятиям наш технический состав добился больших успехов и теперь без всяких задержек в минимальные сроки готовит самолеты к боевой работе.

***

Техники, мотористы, водители!
Отлично готовьте боевую технику
Красной Армии,
обеспечьте ее безотказную работу
в бою!

Бригадный комиссар В. КЛОКОВ

ТАКТИКА НОЧНОГО УДАРА

В ожесточенных боях, развернувшихся на подступах к Москве, широкое применение с обеих сторон находили все виды современной боевой техники. Фашисты имели на этом участке фронта огромное количество танков, артиллерии и авиации, пытаясь во что бы то ни стало прорвать и сломить нашу оборону.

Но благодаря стойкому сопротивлению частей Красной Армии многочисленные атаки врага потерпели неудачу. Крепкую поддержку нашим наземным частям оказала авиация. Беспрерывные удары с воздуха по живой силе и технике противника изнуряют врага.

Одной из выдающихся боевых операций, проведенных советской авиацией на Западном направлении, надо, несомненно, считать массовый налет наших бомбардировщиков на аэродромы противника. В результате успешных штурмовых действий было уничтожено 350 фашистских самолетов. Если учесть, что полет проводился ночью и притом в неблагоприятных метеорологических условиях, станет ясно, насколько удачно справились летчики с поставленной перед ними задачей.

Эта операция заслуживает того, чтобы разобрать ее более подробно и сделать из нее некоторые поучительные выводы.

Перед тем как послать самолеты на выполнение задания, мы должны были снабдить весь летный состав исчерпывающей информацией о противнике. Нужно было не только уточнить местонахождение вражеских аэродромов, но и рассказать летчикам о количестве неприятель-

ских самолетов, базирующихся на каждом аэродроме, проинструктировать, откуда лучше всего заходить на цель, и т. д.

Совершенно очевидно, что для этого нужны были тщательно проверенные разведывательные данные. Такими сведениями мы располагали и [illegible] подробно проинформировать [illegible] о предстоящей боевой работе.

Еще перед налетом (днем) на разведку вражеских аэродромов было направлено несколько групп самолетов — бомбардировщиков и истребителей. В результате визуальных наблюдений и детальной аэрофотосъемки удалось сравнительно точно определить силы противника и в соответствии с этим наметить направления главных ударов.

Поскольку в налете принимало участие значительное количество самолетов, нужно было заранее установить систему их эшелонирования как по времени, так и по высоте, разрешить целый ряд других организационных вопросов, о которых нужно договориться еще на земле. К таким вопросам относятся: порядок сбора в воздухе, отход от цели, условные сигналы и т. д.

Большое значение при налете на вражеские аэродромы имеет выбор бомбового вооружения. Как показали ночные действия нашей авиации, наибольший эффект приносят мелкие бомбы, которыми при массированном налете можно покрыть всю площадь атакуемого аэродрома.

Тщательная предполетная подготовка каждого экипажа, безусловно, значительно облегчила выполнение боевого задания. Но самым, пожалуй, важным являлось то, что операция была назначена на ночное время. Ночной удар, если его тщательно подготовить и удачно нанести, может дать исключительный эффект.

Начнем с прокладки маршрута. Если днем летчик может быть легко замечен противником еще на подходе к цели, то в темное время суток он может приблизиться к ней незамеченным. Следовательно, каждый экипаж ночью имеет возможность идти без особого риска к цели

напрямую и таким образом значительно сократить свой путь. Действительность зенитного огня в ночное время также гораздо слабее, чем днем.

Другое преимущество ночного налета — **обеспечение внезапной атаки цели.** Самолет может подойти к вражескому объекту почти совершенно скрытно, на бреющем полете и появиться над неприятелем неожиданно для последнего. При умелой маскировке и соблюдении всех мер предосторожности летчики могут застать противника буквально врасплох и не дать ему времени привести в действие зенитные средства борьбы с авиацией.

Именно на такой внезапный, неожиданный удар и ориентировали мы наших летчиков, которым был поручен разгром фашистских авиационных баз.

Вылетая ночью, они имели за собой еще одно очень важное преимущество. Если противник и будет предупрежден о вылете советских самолетов, он вряд ли попытается подняться в воздух и, таким образом, спасти свою материальную часть. Дело в том, что взлет ночью требует соответствующего освещения аэродрома. А осветить аэродром — значит демаскировать его и облегчить задачу авиации противника. Взлет же с неосвещенного аэродрома чрезвычайно рискован и вряд ли осуществим вообще, если на аэродроме находится несколько десятков самолетов, а время на их эвакуацию крайне ограничено.

Таковы выгоды, которые мы использовали в ночном полете. Но вместе с тем ночные действия авиации связаны и с большими трудностями. Ночью, как известно, значительно усложняется ориентировка в пути и особенно над целью. В данном случае целью наших атак являлись аэродромы, которые вследствие применения современных маскировочных средств трудно обнаружить не только в темноте, но даже и в светлое время суток.

Но несмотря на трудности, наши летчики безошибочно вывели свои машины на цели и точно поразили их, нанеся очень чувствительный удар фашистской авиации.

То, что не успели сделать за ночь наши бомбардировщики, завершили рано утром штурмовики, которые повторили удар по фашистским аэродромам. Не оправившиеся еще от первого налета враги были буквально деморализованы вторым массированным нападением советских летчиков.

Что предопределило успех налета на фашистские аэродромы, кроме тех причин, о которых мы говорили уже выше?

Сказалось тут прежде всего то, что наши экипажи хорошо изучили местность, где им пришлось в ту ночь оперировать. Кроме того, летный состав на деле показал высокий уровень своей аэронавигационной подготовки. И, наконец, советские летчики еще раз продемонстрировали свои высокие личные качества — твердую решимость, железную волю, готовность пойти на любые жертвы, но выполнить задание.

Чрезвычайно характерно, что мы не имели потерь в материальной части. Дело тут, разумеется, не в «счастливом случае», а в четкой организации ночных вылетов. Каждый летчик, если он не может по каким-либо причинам возвратиться на свою основную базу, совершает посадку на одном из запасных аэродромов. Для облегчения ориентировки и посадки аэродромы снабжены специальной световой сигнализацией.

Разгром фашистских авиационных баз на Западном направлении имеет серьезное оперативно-тактическое значение. Немцы, сконцентрировав на этих аэродромах несколько сот боевых самолетов, намеревались широко использовать их для прикрытия своих наступающих войск, систематически наносить удары по нашим важнейшим тыловым и коммуникационным узлам. Внезапный массированный налет советских самолетов пришелся фашистам, как говорят, не в бровь, а в глаз. После нашего налета фашистская авиация в течение четырех дней, до прибытия подкреплений, не проявляла особой активности на всем фронте.

Сравнивая объем и характер ночной работы авиации противника и нашей, следует указать, что немцы, как правило, действуют по ночам только мелкими группами

Воздушный корабль готов к выполнению боевого задания

самолетов (зачастую одиночками), направляемыми преимущественно на бомбардировку населенных центров. Мы же широко практикуем массовые налеты авиации на важные военные объекты противника. Таким образом, коэффициент использования авиации у нас значительно выше, чем у немцев. Советская авиация будет работать в ночное время еще более интенсивно, ни на час не давая отдыха врагу. Днем и ночью [illegible].

Капитан Г. ЖИВЧИКОВ

НА ТЯЖЕЛЫХ БОМБАРДИРОВЩИКАХ

С первого дня Отечественной войны наша часть выполняет боевые задания исключительно ночью. Как известно, ночные полеты имеют свою трудность ориентировки [illegible]. Несмотря на это, наши экипажи [illegible].

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

В воздухе наши штурманы и летчики стремятся действовать наиболее точно. И надо сказать, что это им удается. Немалую роль играет здесь прекрасная слетанность экипажей. Штурман и летчик понимают друг друга по взгляду, по жесту.

Отлично зная маршрут и предварительно изучив район действий, штурман зажигает кабинные огни очень редко, лишь в случае крайней необходимости. Карту с местностью он сличает в большинстве случаев на память,

иногда при свете маленького карманного фонаря, и то только тогда, когда нужно сделать расчеты.

Выход на цель — один из труднейших этапов ночного полета. Он производится от заранее намеченного характерного ориентира, находящегося в 40—50 километрах от цели. Если ночь так темна, что воспользоваться наземным ориентиром невозможно, штурман выводит самолет на цель по расчету времени, а изредка — используя осветительные бомбы.

Отыскивать цель нам очень часто помогают наземные войска. Они выкладывают самые разнообразные, но хорошо нам известные сигналы, указывающие наиболее важную цель. С огромным удовлетворением наш летный состав после таких полетов встречает сообщение наземного командования о положительных результатах своей работы. В глубоком тылу противника отыскивать цели нам помогают и партизаны, которые к приходу наших кораблей выкладывают условные сигналы.

Возвращаются на свой аэродром бомбардировщики с помощью приводной радиостанции, по ее сигналам. Как показал опыт, приводная радиостанция очень полезна в любых условиях полета.

Для примера расскажем об одном из наших ночных вылетов. Тяжелый бомбардировщик, который вели капитан Маслов и штурман Щапов, вылетел на уничтожение врага в район пункта Д. Самолет поднялся в воздух при нормальных метеорологических условиях, хотя прогноз погоды был неблагоприятным. И действительно, пролетев часть маршрута, экипаж встретил сплошную облачность высотой 300 метров. Решили лететь за облаками. Набрав высоту 1 200 метров, самолет оказался над облачностью и всю остальную часть пути летел вне видимости земли.

Снизились над целью по расчету времени. С высоты 600 метров пункт Д. просматривался сквозь облака, так как внизу возникли пожары, вызванные действиями впереди идущих самолетов. Точно сбросив бомбовый груз,

наш экипаж взял курс на свой аэродром. Но погода резко ухудшилась. Облачность достигала высоты 50 метров, шел проливной дождь. Самолет начал обледеневать. Пришлось лететь в облаках.

Благодаря хорошей подготовке экипаж по расчету времени вывел самолет точно в район аэродрома, на самый аэродром вышел по сигналам приводной радиостанции и благополучно приземлился. Этот успешный полет — один из многих, совершенных нашими экипажами.

Опыт ночных полетов подсказывает ряд новых предложений. Так, например, желательно было бы разнообразить сигналы светомаяков, установленных в одном и том же районе. Это помогло бы экипажам точнее определять свое местонахождение. Кроме того, сигналы светомаяков должны резко отличаться от зенитных прожекторов.

Приводным радиостанциям следует работать на более длинных волнах, чтобы избежать больших помех и облегчить настройку на самолете. Рекомендуется также увеличивать разницу между частотой различных радиостанций, ибо малая разница иногда вводит в заблуждение при определении своей радиостанции.

Все эти мероприятия облегчат сложную работу летчиков».

***

Воздушные бойцы! Не щадя жизни, уничтожайте ненавистного врага! Оплатите сполна за кровавые дела гитлеровских извергов!

Майор В. [illegible]

ИЗ ОПЫТА НОЧНОГО БОМБОМЕТАНИЯ

[illegible]

[illegible] узел К. и аэродрома У. Два-три бомбардировщика, появляясь по очереди, целую ночь не давали покоя врагу, точно бомбили и аэродром и железнодорожный узел. Все задания в этих районах были выполнены без потерь. В случае активного противодействия ЗА мы быстро уходили из зоны огня: именно по-

[illegible]

[illegible] по-новому [illegible] к полету. Мы тщательно [illegible]. [illegible] Наши [illegible] с воздуха [illegible] [illegible].

[illegible]. Сегодня надо [illegible] С. Ковалишину [illegible] Бурдашенко [illegible] [illegible] в этот район.

Как известно, основное преимущество удара ночью — внезапность. В этом случае необходимо выделять таких штурманов, у которых выработались свои тактические приемы. В основном эти приемы сводятся к умелому использованию облачности, к искусному дросселированию: [illegible] километров за десять до цели сбавляются обороты моторов, и, бесшумно спланировав, летчик внезапно выходит на цель.

Но многое зависит и от командования части. Мы нередко прибегаем к таким хитростям: день за днем бомбим аэродромы в С. и К. Враг уже привык к такой закономерности: самолеты появляются в одиночку с интервалом в 10—15 минут. И вот в одну из ночей мы решили [illegible]»: пустили, как обычно, первый самолет, а второй пошел на цель только через 1½ часа. Налет второй машины был столь неожиданным, что враг не успел сделать по ней ни одного выстрела.

Или другой случай. Получили мы приказ бомбить пункт Ч. звеном с интервалом в 10—15 минут. Я попросил разрешения произвести удар одновременно всем звеном, учитывая, что лишь недавно на этот пункт наши самолеты ходили примерно с тем же интервалом 10—15 минут. И действительно, удар получился сильный и внезапный, так как фашисты полагали, что мы уже перестали ходить звеньями.

Нанести врагу внезапный удар — к этому мы стремимся каждую ночь. Но особенно успешно мы использовали такие приемы в Тихвинской операции. Летчикам пришлось совершить десятки боевых вылетов на Тихвин, когда он был занят немцами. И здесь-то вот эта хитрая регулировка налета по времени целиком себя оправдала.

В учебе мирного времени мы недоучитывали иногда трудностей ночного полета. Летать приходилось ночью по освещенным ориентирам. А это, конечно, намного легче полетов, которые приходится совершать нашим летчикам теперь в боевой действительности. К тому же не всегда служба ВНОС справляется со своими задачами. Но и эту

трудность наши штурманы и летчики успешно преодолевают. Успех дела решают тщательная разработка маршрута, отличное знание района своих действий.

Научились мы и искусству быстро выходить из лучей прожекторов. Как правило, мы уходим от прожекторов на малой высоте со снижением и скольжением. Дело в том, что на малой высоте огонь ЗА почти абсолютно недействителен. Здесь машину может поразить только ЗП, но при уходе от цели мы всегда стараемся выбрать такие места, где не может быть вражеских зенитных пулеметов. Во время бомбардировки скопления войск в пункте Т. наш самолет был пойман прожектором. Мы перешли почти на бреющий полет. И вдобавок уходили со скольжением, что совсем сбило прожектористов и зенитчиков.

Готовясь к полету, мы предусмотрели уход от цели через болота, где наверняка не было зенитных пулеметов. Расчет оказался точным (уходить от цели лучше всего через лесистые и болотистые места). Нам легко удалось скрыться от врага. Кстати, этот маневр лишний раз подтверждает выгодность действий ночных бомбардировщиков в одиночку. Указанный здесь ночной противозенитный и противопрожекторный маневр выгоден лишь при полете в одиночку. Когда летишь в строю, то, применив этот маневр, теряешь всю группу, и она теряет тебя.

За последнее время нам пришлось не только осваивать новые приемы работы ночью, но и решать ряд новых тактических задач. В ноябре 1941 г. перед нами стояла важнейшая задача — блокировать аэродромы противника, железнодорожные станции и участки между ними. Мы стали вылетать в районы расположения немецких аэродромов, в стороне подстерегая момент, когда в воздух поднимется хотя бы одна вражеская машина. Едва она взмывала ввысь, мы с молниеносной быстротой обрушивались на место взлета и выводили из строя рабочую площадку, материальную часть. В случаях, когда по тем или иным причинам блокирующий бомбардировщик появлялся в районе аэродрома с опозданием (вражеский само-

[illegible] уже успел взлететь, он [illegible] шета. И стоило «Юнкерсу» приземлиться, как на него [illegible] бомбы.

Пробовали мы и другой вариант. [illegible]

[illegible] при бомбометании переходим на малую высоту и ведем стрельбу в первую очередь по паровозу, а затем уже, [illegible] весь состав поезда.

Что касается бомбардировки железнодорожных узлов, то здесь мы придерживаемся такого правила. Полностью вывести из строя железнодорожный узел небольшой группой самолетов все равно не удастся. Мы знаем, что на больших железнодорожных узлах (которые мы и бомбили) множество объездных, дополнительных путей, [illegible] обнаружить все пути трудно. Поэтому часть самолетов мы посылаем на бомбардировку железнодорожного узла, а часть на [illegible] ближайшего разъезда или участка пути. Опыт показал, что достаточно вывести из строя небольшой разъезд или участок пути на некоторое время, чтобы парализовать всю работу железнодорожного узла и этого ближайшего участка пути.

Капитан [illegible]

КАК ОТЫСКАТЬ ЦЕЛЬ НОЧЬЮ

Ночную цель поразить [illegible] с [illegible] по [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible].

[illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] который [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] контур [illegible].

Часто, надо сказать, на выручку нам приходит ПВО противника. Для этого надо всё-таки перед вылетом **изучить по данным разведки расположение прожекторов и зенитных точек врага.** [illegible] [illegible] часто, чтобы не обнаружить себя [illegible], открывают огонь лишь тогда, когда [illegible] [illegible] [illegible] цель.

В моей практике был такой случай. [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] узел О. Ночь была [illegible], в воздухе [illegible] [illegible], земли почти не [illegible]. Из прежних полетов я знал, что [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] и прикрывается сильной ПВО, примерное расположение которой мне было также известно. К [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible], но [illegible]

никаких признаков жизни немец не подавал. Тогда я дал команду одному из членов экипажа, помощнику бортмеханика Петрову — «завмелочью», как в шутку мы его называем. На землю полетели две мелкие бомбы, Петров сбросил их вручную. При разрыве этих бомбочек фашисты немедленно включили прожекторы и открыли зенитный огонь. Командир корабля Пляшечник уверенно направил самолет на цель, и весь груз пошел по назначению.

Подобный же случай произошел несколько позже, при бомбардировке аэродрома Б. Выйдя в район аэродрома, я воздерживался сбрасывать ценный груз, не убедившись в том, что нахожусь строго над целью. Немцы же ничем себя не обнаруживали. Мы демонстративно заставили врага открыть огонь из зенитных установок: вспыхнули прожекторы, и немцы стали наугад бить из пулеметов. Несколько небольших поворотов, и бомбы полетели на вражеский аэродром. К этому же времени подошли самолеты других летчиков. Результаты бомбометания — три десятка уничтоженных немецких самолетов.

При бомбардировке участка дороги выгодно строить маневр с таким расчетом, чтобы пересекать эту дорогу в нескольких местах под острым углом: бомбы ложатся в непосредственной близости от дороги, то с одной, то с другой стороны ее, и больше тогда прямых попаданий в самое ее полотно.

При всех видах ночного бомбометания необходимо самым подробным образом договориться с летчиком и принять наиболее удобные сигналы для поворотов самолета. Мы для этой цели используем светосигнализацию цветными лампочками.

Полковник И. ВЛАСОВ

АВИАРАЗВЕДКА НОЧЬЮ

Ночная воздушная разведка имеет ряд преимуществ перед дневной. Летчик имеет возможность произвести ее скрытно, его самолет менее уязвим, ограничены возможности использования противником своей истребительной авиации.

Опыт войны показал, что во многих случаях только благодаря ночной воздушной разведке командование имело возможность раскрыть замысел противника, производившего под покровом ночи перегруппировку своих частей для внезапного удара в новом направлении.

Пользуясь сведениями разведки, наша авиация производит в ночное время удары по аэродромам и подвижным войскам фашистов. Приведем несколько фактов. Наша разведка обнаружила больше 20 самолетов противника на аэродроме близ С. Ночью девятка бомбардировщиков подразделения тов. Новикова скрытно подошла к аэродрому и уничтожила осколочными и зажигательными бомбами 14 фашистских самолетов. В парке города Б. фашисты сконцентрировали около 200 танков и большое количество моторизованных войск. Ночью наши летчики забросали их бомбами. Погибло немало вражеской пехоты, были подбиты танки. Таких примеров можно привести много.

В современных маневренных условиях войны прежнее понятие о преимуществах одного вида разведки перед другим резко изменилось. **Все виды разведки взаимно дополняют друг друга**, выявляя наиболее слабые места

противника, удар по которым [illegible] и неожиданным [illegible] условиях, вырывая у него из рук инициативу боя.

Поэтому особенно важно [illegible] ночной [illegible] разведкой. [illegible] стей и позиций противника, оборудованных [illegible] ями, не должно быть оставлено без наблюдения ночью.

[illegible] фронта [illegible] к обороне [illegible] [illegible] на в [illegible].

[illegible] противника [illegible] [illegible] исследования.

Главными объектами ночной разведки являются: населенные пункты, мосты, автострады, шоссированные и грунтовые дороги, переправы и мосты через реки, аэродромы, войска на биваках и в населенных пунктах, войсковые колонны на марше, действующие батареи, позиции прожекторов и т. п.

Как правило, ночная разведка производится одиночными самолетами. В разведку целесообразно назначать экипажи, летавшие в этом районе днем. Это мероприятие предохраняет от потери ориентировки и гарантирует успешность разведки.

Вот как действует в ночной [illegible] экипаж лейтенанта Л[illegible] из подразделения [illegible].

Этот экипаж специализировался на ночной разведке. Он сделал уже 20 вылетов за линию фронта и на [illegible] территории, временно находящейся в руках немцев. [illegible] экипаж Л[illegible] [illegible]

…-радистом Кузнецовым вылетел в ночную разведку. Когда прошли положенное расстояние, штурман определил: «Находимся над целью». Снизились. Заблестела река. Заметили и находящиеся на реке переправы. Пошли дальше. Навстречу легли пучки прожекторов. Сфотографировали их расположение. По вспышкам выстрелов засекли огневые точки врага.

Невидимые, укрытые темнотой цели разыскивали с помощью осветительных бомб. Сбросив одну из них над [illegible] развернул [illegible] машину, а штурман произвел съемку.

[illegible] уже в [illegible] заметили большую [illegible]. Прошли над ней, [illegible]. Когда проявили пластинку, от- [illegible]

[illegible]

[illegible] Шоссейные дороги и большак [illegible] по светлому фону их полотна, автострады — по контурам полотна, водные пространства — по темному очертанию берегов и отблеску водной поверхности. Железные дороги определяются контурами полотна и по отблескам рельсов, станции — по отблескам паровозных топок (огни паровоза видны за 10—15 километров), колонны войск на походе — по темному контуру на светлом фоне дороги. Для определения состава и направления движения колонн необходимо применять осветительные

средства: ракеты, осветительные бомбы, а также фотографирование.

Зимой видимость объектов при ночной разведке улучшается. Этому способствует снежный покров.

В переходное время — осенью и весной — воздушное наблюдение ухудшается вследствие пестроты местности. В соответствии с этим улучшаются возможности маскировки войск. В эти периоды летчикам необходимо чаще прибегать к фотографированию.

В современной войне ночную разведывательную службу несут не только специально подготовленные авиачасти. Для этих целей используются также истребители, бомбардировщики, штурмовики. Среди личного состава этих частей особенно **необходимо специализировать ночных разведчиков.**

Данные разведки представляют огромную ценность. Донесения летчиков должны быть быстро переданы войскам и авиации всеми средствами связи и в первую очередь по радио. От экипажей необходимо требовать точности сведений. Все сомнительное нужно оговорить, требующее дополнительных наблюдений — проверить и сопоставить с данными других видов разведки.

Только при этих условиях командиры и штабы гарантируют себя от неверных решений, воспитают у разведчиков чувство высокой ответственности не только за качество выполнения своей задачи, но и за боевую деятельность войск, оперирующих на основании данных разведки.

Вести разведку непрерывно —
перед боем и во время боя,
на марше и на отдыхе.
Разведка — глаза и уши командира.
Без разведки — ни шагу.

В ТЫЛ ВРАГА

Летчики А. КОВАЛЕВ, М. УГРЮМОВ

Курс на Берлин!

Прошло несколько часов утомительного пути в разреженной атмосфере, в заоблачных высотах. Сначала под нами расстилались знакомые ландшафты колхозных полей, потемневшие к осени лиственные леса родной земли, светлые полноводные реки. Чем ближе к западу, тем суровее и строже земля. Грозно притихли среди гор и долин наши города и села.

Не доходя до линии фронта, встретили мощную гряду облаков. Но это нас не смущает. Экипаж подготовлен для полетов в любую погоду, в любое время суток. Аэронавигационное оснащение воздушного корабля позволяет лететь вслепую на любые расстояния.

Экипажу отдается команда:

— Надеть кислородные маски!

Набирая высоту, входим в сплошной слой облаков. Сначала растворились в тумане консоли крыльев, потом скрылись и моторные гондолы.

Невольно привлекает внимание стрелка высотомера. Она показывает, с какой легкостью огромная машина подымается вверх.

Начинают появляться «окна». Сквозь них видны отблески пожаров. Враг не щадит ничего. В звериной злобе он превращает мирные очаги в пепелище, грабит и убивает женщин, детей и стариков.

Под нами фронт. В просветы между облаками видим вспышки орудийных выстрелов. Вдали от этих вспышек

[illegible] огненные тюльпаны разрывов. Там — [illegible].

[illegible] линией фронт[illegible] по самолету открыли огонь вражеские зенитчики. Но он не причинил нам никакого ущерба. Разрывы [illegible] далеко от корабля. Однако, [illegible] тем [illegible] становится заградительный огонь.

— По моим [illegible] цель, — [illegible] штурман.

[illegible] огонь [illegible] зенитных батарей как [illegible] подтвердил правильность штурманских вычислений.

[illegible]

[illegible] — сообщил [illegible]

[illegible]

[illegible] освобождаются бомбодержатели.

[illegible] долгими. Занятые управлением, мы не можем посмотреть, что делается там, внизу. Только по яркому свету, ворвавшемуся в кабину сквозь облака, можно догадаться о гигантской силе взрыва.

В наушниках раздается ликующий голос радиста Андрианова:

— Разрешите сообщить на базу командованию, что задание выполнено, цель накрыта?

— Сообщай!

Что еще можно ему ответить?

Мы разворачиваемся и ложимся на обратный курс. Разворошенное разбойничье гнездо зашевелилось. Вдогонку поднялись истребители врага. Звено фашистов нащупывало наш корабль и пыталось его атаковать. Но бдительные стрелки сразу открыли такой уничтожающий огонь по истребителям, что они тотчас удрали, не приняв бой. Больше ни один из фашистских летчиков не показывал носа.

Начинает брезжить рассвет. Зарумянилась восточная кромка неба. Наш самолет легко приземляется на аэродроме. После многих часов полета мы радостно вступаем на свою родную землю.

Победа в ночном бою достигается не превосходством в живой силе и боевой технике, а умением, отвагой. Готовься к ночной атаке днем, тщательно продумывай план боя, а при встрече с врагом действуй активно, смело, без колебаний.

БИБЛИОТЕКА

Штурман Г. ТОМКЕВИЧ

Цель под нами

Далеко на западе медленно проплывают подсвеченные луной облака. Проходит еще немного времени, и становится совершенно темно. Не видно даже консолей плоскостей. Самолет мчится в кромешной тьме.

Но я спокоен — курс выдерживается точно. Перед тем как стартовать в этот чрезвычайно ответственный и опасный рейс, мы тщательно проработали маршрут полета. В случае каких-либо неожиданностей мы переходим на запасный курс. Все строится на внезапности налета. Мы доходим до пункта X., делаем крутой разворот и идем оттуда прямо на цель. Время покажет, удастся ли в точности осуществить этот план.

Идем над облаками. Они становятся все реже и реже. Кое-где мелькают «окна». Внимательно всматриваюсь вниз. Ни огня не видно. Вдруг впереди обозначается редкая цепь электрических огней. В чем дело? Еще раз уточняю курс, сверяю время. Нет, это не цель. Видимо, здесь не ожидали и не ожидают советских самолетов.

Мы идем вперед, туда, где находится основная цель. Я слушаю, как ровно гудят мощные моторы, и думаю: ну, ладно, мы покажем силу и мощь «уничтоженной» советской авиации.

Вот и пункт X. Делаем разворот. Вдали виднеется характерный изгиб реки, на берегу выделяются строения промышленных объектов. Кое-где мелькают огоньки. По сигнально-переговорному устройству передаю летчику боевой курс и высоту. Мы над целью. Нажимаю кнопки. Ма-

шина легко вздрагивает. На землю понесся смертоносный груз. Одна бомба, вторая, третья...

Неожиданно гаснет электрическая лампочка. Перегорела. Приборов не видно. Я быстро зажигаю ручной электрический фонарь. Это дело нескольких секунд. Корабль попрежнему на боевом курсе. Продолжаем бомбардировку. Перед тем как отвернуть от цели, бросаю серию осветительных бомб, чтобы осветить объекты нашим кораблям, идущим сзади. Слышу, как командир корабля приказывает стрелкам:

— Наблюдать за целью!

Лучше всех обзор на корабле у нашего стрелка Тараса Ивановича Базаева. Что-то он скажет?

Беспощадно истреблять фашистских летчиков на их аэродромах. Чем больше ты их уничтожишь, тем легче нам будет драться с врагом в воздушном бою.

Результаты отличные

Ну и молодец наш штурман! Не успел я передать командиру, что вижу под собой очертания корпусов какого-то большого завода, как раскрылись люки и на головы фашистов полетели бомбы. Точность бомбометания изумительная! Внимательно всматриваюсь вниз. Вот разорвалась одна бомба, другая... Огромное зарево вспыхивает на месте взрывов. Оно ярко освещает огромные заводские постройки, объятые пламенем.

— Прямые попадания! — радостно кричу я в переговорную трубку.

Облака окрашиваются в зловещий багровый цвет. Хорошую «иллюминацию» устроили мы для фашистов. Впрочем, это только начало. За нашей машиной идет еще несколько мощных советских самолетов. Они закончат начатое нами дело. Начинают бить вражеские зенитки. Но разрывы ложатся где-то далеко в стороне; видно, что фашисты стреляют наугад. Вспыхивают лучи прожекторов. Но мы идем уже над облаками, и нас прожектористы не видят.

Самолет ложится на обратный курс. Я внимательно осматриваюсь по сторонам. Руки лежат на гашетках пулемета. Может быть, появятся вражеские истребители. Но в эту ночь мне не пришлось выпустить ни одной очереди. Хваленая фашистская истребительная авиация «проспала» налет советских самолетов.

Воздушный корабль медленно сбавляет высоту. Пройдена линия фронта. Теперь уже можно снять кислородную маску. Полной грудью вдыхаю свежий воздух. Скоро аэродром...

Пилот А. ДОДОНОВ

Над Кенигсбергом

Итак, путь на Кенигсберг.

Кроме разрушения важных военных объектов, мы должны «разводить костры» около цели и таким образом указать ее следующим нашим кораблям. От того, насколько удачно мы выполним свою задачу, зависит успех всех наших товарищей. Им придется действовать в более сложной обстановке. Потревоженный враг будет всячески препятствовать выполнению задания.

Уже несколько часов наш самолет идет в полосе сплошной облачности. Чем дальше на запад, тем выше поднимается верхняя кромка облаков. Вместе с ней идем на высоту и мы. В соответствии с изменением высоты изменяю горючую смесь, стараюсь создать двигателям наивыгоднейший режим, снять с них наибольшую мощность.

На фоне белых облаков даже впотьмах нетрудно различить черные пятна — это «окна». Облака редеют. В далекой перспективе замечаю нужный ориентир, от которого надо заходить на цель.

Штурман с напряженным вниманием следит за приближающимся объектом. Вот он совсем близко, под нами. Корпус самолета начинает вздрагивать. Это бомбы одна за другой летят вниз. Кроме фугасных, бросаем зажигательные бомбы. Цель накрыта. В разных пунктах объекта возникают сильные пожары. Они с каждой минутой разрастаются.

Мы точно выполнили боевое задание. Судя по взрывам, врагу не скоро удастся залечить полученные раны. Но это

не все. Следом за нами летят другие краснозвездные бомбардировщики. Злобный враг получает полной мерой за свои злодеяния.

После длительного и трудного полета мы вернулись на свою базу. Радостно встретили нас боевые друзья.

*Не дадим врагу выиграть время,
не позволим гитлеровским бандам
ускользать от ударов и закрепляться.
Беспощадно истреблять полк за полком,
дивизию за дивизией
немецких окупантов!*

Штурман П. ХУРТАК

Под крылом самолета — Мемель

С наступлением вечерней темноты мы поднялись в воздух. Наш самолет легко оторвался от земли и свободно стал набирать высоту.

Но раньше чем машина набрала расчетную высоту, на пути стал мощный облачный фронт, закрывавший землю.

— Предоставляем слово штурману, — сказал командир экипажа.

Водить корабль вслепую для меня было делом привычным. Произведя расчеты и сделав поправки на снос, я пытался через просветы в облаках проверить себя по наземным ориентирам. Но, как на зло, ни одного «окна», ни одной «щели».

— Где мы находимся? — спрашивает командир экипажа.

— Выходим к морю в пункте Н., — уверенно отвечаю я, а сам снова и снова шарю глазами по облачной пелене, ищу «окно».

Самолет внезапно выскочил в большой просвет. После продолжительного пребывания в абсолютном мраке взгляд мгновенно схватил яркую серебристую зыбь — отблеск луны в заливе — и резкий выступ берега, врезавшегося в водную поверхность.

— Вышли к морю, чорт возьми! — не утерпев, закричал я. — Вышли точно в намеченном месте!

Хотя самолет снова «влез» в облако, но я был спокоен. Я знал, когда надо развернуться и взять курс на цель. Теперь вражье гнездо не ускользнет из-под удара.

Нам определенно везет. Облачный слой поредел, и один за другим стали попадаться большие просветы. Вражеский берег молчит. Очевидно, там не ожидают гостей: мы уже заходим на цель, начинаем снижаться к берегу, и ни одного выстрела.

Ясно различаются очертания построек. Сейчас фашистские изуверы узнают, что такое удары советской авиации. Они не ждут этих ударов — тем лучше. Чем слаще их сон, тем страшнее будет пробуждение. Они вспомнят и Варшаву, и Лондон, и Белград, и Москву.

Я вижу цель. Одно движение руки, и всему экипажу стало ясно, что произошло. В следующее мгновение чудовищных размеров взрыв осветил весь город.

Сталинские соколы, уничтожайте врага в воздухе и на земле, громите его аэродромы, перенимайте боевой опыт наших передовых частей!

Н. С. [illegible]

НОЧЬЮ В БОЕВОМ ПОЛЕТЕ

[illegible]

[illegible] й [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]
и ни разу не сбился с пути.

Экипаж готов к вылету

[illegible]
подняв руку, кричит:

— Н-ну, гады!..

Внезапно из тьмы вырывается огненная вспышка, за ней — другая, третья. Заговорила наша артиллерия. Она нащупывает зарывшегося в землю, невидимого врага. Несколько выстрелов, и снова полная, с виду спокойная темнота. Из-за высокой облачной дымки луна просвечивает слабо, ее жидкий свет бессилен бороться с мглой ноябрьской ночи.

— До цели остается пять минут, — сообщает штурман и дает летчику последнее указание об исправлении курса на несколько градусов к югу.

Враг уже почувствовал наше приближение. Сначала на земле несколько раз мигнул красноватый свет, но, не получив ответного сигнала, притаился. Теперь из черной пустоты облаков вынырнул сильный луч прожектора, за ним другой. Из мрака начали рождаться красные и бело-розовые шарообразные молнии. Нитями огненных брызг потянулись к нам пулеметные трассы.

Прожекторам не удалось нащупать наш самолет. Они стремительно переметнулись в другой сектор неба, там, где другой наш корабль.

Мы над целью. Высота — 1 000 метров. Под нами окраина города, за которой проступает гладкое поле аэродрома. Там фашистские летчики и самолеты, готовящиеся к налетам на наши войска и тыл, к разрушению мирных селений.

Милостивенко взялся за ручку бомбосбрасывателя.

Легкое вздрагивание машины, и первая большая черная «птица» стремительно понеслась вниз. За ней другая, третья, пятая, десятая, пятнадцатая...

На земле взлетают раструбы черного огня, а из-под самолета сыплются [illegible] мелкие осколочные бомбы, густым снегопадом летят хлопья листовок. Это работают бомбтехники.

Внизу сзади самолета вспыхивают яркие бело-голубые огни. Горят самолеты. Отчетливо видны шесть таких очагов огня.

В эту ночь экипаж поставил себе целью [illegible] четыре боевых вылета, нанести удары по [illegible] родрому, штабу эсэсовской дивизии и с[illegible] силы и мотомехчастей противника, располо[illegible] ных пунктах.

Перед ночным вы[illegible] летчики получают [illegible]

[illegible] обслу[illegible] [illegible] сколько [illegible]

[illegible] быть чрезвычайно осторожным, [illegible] не [illegible] воим войскам. Мы должны следить за

Бомбардировка противника

[illegible] наземных частей и по ней определ[illegible] [illegible] сбрасывания бомб.

Значительно увеличилась облачность. Большую часть пути летели [illegible]. Во [illegible] гих местах [illegible] над которой и[illegible]т само-

лет, отмечена розоватыми пятнами — отблески пожаров на земле. На подходах к цели облачный фронт кончился. Под нами на большом пространстве видна была артиллерийская стрельба. На уничтожающий огонь наших батарей немцы пока почти не отвечают. Голубые огненные смерчи изрыгает советская артиллерия в темноту ночи, покрывая большие пространства. Огонь артиллерии служит для нас сейчас хорошим дополнительным ориентиром.

Развернувшись на 90 градусов, проходим над позициями неприятеля вдоль линии фронта. Штурман совершенно поглощен наблюдением за землей. Секунды, мгновения решают сейчас успех бомбометания. Вот он схватился за рукоятку бомбосбрасывателя. Видно, как одна за другой посыпались крупные бомбы. Спешу в ту часть центроплана, где приготовлен целый склад мелких осколочных бомб. Путь прегражден мешком с листовками. Хватаю мешок и вытряхиваю листовки в люк. Теперь к бомбам.

— Получайте, мерзавцы! Вам нужна истребительная война? Получайте истребительный металл!

...Около шести часов утра утомленные, но довольные возвратились на свою базу.

На следующий день командование части получило первые сведения о результатах огневого налета на аэродром: уничтожено до 30 немецких самолетов, разбиты ангары, изрыта взрывами вся площадка. В эту ночь летчики нанесли большой урон живой и механической силе врага.

Капитан Г. ШАМРАЕВ

ПОСАДКА НА НЕЗНАКОМУЮ ПЛОЩАДКУ

Опыт войны показал, какую огромную роль играют ночные бомбардировщики, как важно растить, выковывать для них специальных летчиков. Пилот-ночник должен обладать многими качествами. К числу важнейших относится умение сажать тяжелый корабль ночью. Летчика нужно еще в мирное время учить посадке без световых сигналов. Ведь в боевой обстановке сплошь и рядом приходится садиться без костров и ракет. Хорошо, не говоря уже о фарах и прожекторах.

Очень сложна ночная посадка в зимних условиях. Во-первых, снежный покров скрывает все неровности поля — бугры, ямы, овраги. Во-вторых, зимой болотистое место можно принять за хорошую площадку.

Однако и зимой летчики нашей части сажали самолеты в ночной темноте на незнакомые площадки без всякого освещения. Посадки эти нередко происходили в далеком тылу противника и совершались без всяких аварий. Мне лично за долгую летную практику приходилось ночью садиться в самых разнообразных и незнакомых местах, и не было случая, чтобы мой самолет был поврежден: настолько мы овладели методом ночных посадок. А в боевой обстановке каждый летчик, в особенности ночник, должен хорошо владеть искусством посадки самолета в ночных условиях. На войне всякое бывает: то мотор подобьют, то иссякнет горючее, то придется доставить боеприпасы нашим частям, действующим в тылу у врага. В этих случаях посадку придется неизбежно осуществлять на незнакомой площадке.

Был у нас случай, когда шести нашим кораблям пришлось совершить посадку в тогда еще полуокруженном городе Т. Мы доставляли туда боеприпасы. Посадка происходила в условиях исключительно неблагоприятных — на небольшом куске пахотного поля. Здесь было и стога сена, и лес, и железная дорога, и овраг, и огонь вражеских зениток. Но благодаря мастерству наших летчиков из шести кораблей только один получил небольшие повреждения при посадке.

Для того чтобы ночью, да еще зимой, хорошо посадить самолет на незнакомой местности, следует сначала просмотреть самую площадку с малой высоты — 50—75 метров. Если условия позволяют, стрелять из ракетницы, [illegible] на посадку [illegible] [illegible] и [illegible] скорости. Это [illegible] от аварий.

[illegible] Мне [illegible] был такой случай. [illegible] Вдруг [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible].

Разумеется, [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] посадочную [illegible].

[illegible]

ДЕЙСТВИЕ НА ИЗНУРЕНИЕ

Когда несколько самолетов, сменяясь один за другим, упорно и последовательно бомбят и бьют из пулеметов, не давая ни часу передышки, и так продолжается всю ночь, это необычайно изматывает врага. Сама техника начинает уже давить на сознание немецких солдат. Эффективность таких ночных налетов гораздо больше, чем днем. Мы посылали свои корабли непрерывной цепочкой с интервалом 5—7 минут на линии фронта от 3 до 15 километров, и результаты бомбометания вызывали восторг у наших наземных частей.

Наши бомбардировщики брали солидный запас 100-килограммовых бомб и, кроме того, бомбы мелкого калибра; это давало возможность, находясь над расположением противника продолжительное время, на протяжении нескольких километров сбрасывать свой груз. Нередко на участке в 20—30 километров мы бомбили дороги и обочины в местах, где противник двигался или останавливался на ночь.

Прикрытие осуществлялось так: бомбардировщики шли один за другим; когда первый начинал бросать бомбы, попадал в лучи прожекторов и под обстрел зенитной артиллерии, идущий за ним, [illegible] «тушил» прожекторы и уничтожал прислугу зениток. Последними бомбардировщики, идя от цели, [illegible] обстрелу. Приходилось уходить с маневром и со снижением на большой скорости. Пример можно привести такой. В районе Д. противник очень сильно прикрывал свои войска противозенитным огнем и прожекторами. Мы

[illegible] на двух [illegible]. Я впереди, за мной командир эскадрильи капитан Иванов. Когда я бомбил, прожекторы [illegible] лучи, но капитан Иванов сразу их подавил и зенитки били неприцельным огнем. Мой само-

лет [illegible], оставаясь [illegible]. Но вот идущая сзади машина израсходовала свой груз. Тут на нее обрушилась вся мощь прожекторов и зенитного огня. Лишь благодаря смелости и умелому маневру капитану Иванову удалось уйти. Самолету крепко досталось.

Многое помогает хитрость. Задание было — уничтожить самолеты противника на аэродроме С. Но когда мы по-

дящая к цели, противник открыл огонь. Мы отошли в сторону и продолжали курсировать там некоторое время. Немцы все время вели сильный огонь. Выждав момент, когда темп стрельбы ослаб, мы безнаказанно вышли на цель и точно сбросили бомбовый груз.

Не давать врагу закрепляться
на новых рубежах!
[illegible]
[illegible]
противника, беспрепятственно
его отход.

Военинженер 3 ранга [illegible]

КАК ОСЛАБИТЬ В ПОЛЕТЕ ШУМ МОТОРА

В военном деле внезапность действия играет огромную роль. Боевая операция наиболее эффективна именно тогда, когда противник не ожидает удара на данном участке.

Авиация в известной мере лишена преимуществ внезапного нападения. Даже используя средства световой маскировки (солнце, облачность, ночь), самолет, приближаясь к цели, выдает себя мощным гулом моторов.

Внимательная служба воздушного наблюдения почти всегда заблаговременно может дать знать о приближении воздушного врага. Акустические пеленгаторы и подслушиватели позволяют находить самолет на расстоянии 15—20 километров от наблюдателя. Следует учесть, что звукоулавливатели обычно устанавливаются на 8—10 километров впереди зенитной артиллерии. Значит, приближение вражеских самолетов становится известным тогда, когда они находятся еще за 25—30 километров от линии заградительного огня. Современная боевая машина покрывает такое расстояние за 4—5 минут. Этого времени вполне достаточно для подготовки зенитной артиллерии к стрельбе, а при некоторых условиях и для встречи неприятельских самолетов.

Наземный наблюдатель, услышав шум мотора, по его направлению определяет местонахождение самолета. Шум мотора позволяет зенитной артиллерии устанавливать заградительный огонь как днем, так и ночью. Таким образом, шум самолета мешает летчику скрытно подойти к цели. А это значительно затрудняет авиации выпол-

нить свои боевые задания и иногда ведет к большим потерям.

Немцы учли это после первых же налетов на Лондон. Они стали широко практиковать скрытый подход самолетов к цели на малом газе и минимальных скоростях. Приближаясь к цели и стремясь избежать огня зенитной артиллерии, фашистские летчики набирают возможно бо́льшую высоту, а затем, убрав газ, стараются бесшумно проскочить зоны обстрела. Так же точно немецкие пираты поступают и при налетах на советские города.

Выполняя боевые задания, наши летчики должны уметь скрытно подходить к цели. Для этого нужно использовать метеорологические условия (облачность, ветер), режимы планирования, режимы минимальных скоростей, высоту, маскировку шума и рельеф местности.

Распространение шума зависит от состояния облачности. Когда самолет идет в облаках или над ними, шум его мотора слабее прослушивается наземным наблюдателем. Чем толще и гуще облачность, тем больше поглощается звук.

Шум приближающегося самолета прослушивается тем хуже, чем сильнее ветер, так как последний создает внешнюю помехи. При этом особенно снижается слышимость самолета. Если он подходит к цели по ветру, то в этом случае звукоулавливатель (или уши слухача) приходится направлять против ветра.

Основные источники шума, производимого самолетом, возникают от действия винта и от выхлопных газов мотора. Интенсивность шума этих источников для данного мотора и винта зависит от мощности двигателя: чем большую мощность развивает мотор, тем больше шума он производит. Отсюда следует, что бесшумный подход самолета к цели возможен при работе моторов на малом газе, то-есть на режимах планирования.

Опыт полетов на высоте 3 000 метров и выше показал следующее. Шум самолета на земле почти не слышен, если задросселировать моторы (при этом необходимо соблюдать соответствующий режим моторов). При этих

условиях самолет не обнаруживается даже звукоулавливателем.

Скрытый подход к цели возможен также на режимах минимальных оборотов. Шум бомбардировщика при полете над облаками или за облаками на высоте 6 000—7 000 метров при режиме минимальных оборотов [illegible] не слышен на земле. [illegible]

[illegible] можно применять не только режимы планирования и режимы минимальных оборотов, но и [illegible] другие. [illegible] При [illegible] необходимо учитывать [illegible] Например, [illegible] на высоте 4 000—5 000 метров [illegible] огонь. А [illegible] группа самолетов, летящая на высоте 6 000—7 000 метров, может [illegible] пройти к цели. [illegible]

Да здравствуют советские летчики — славные соколы сталинской авиации!

СОДЕРЖАНИЕ

Стр.

Смело и дерзко действовать ночью 3

Старший политрук С Филимонов. Ведение воздушного боя ночью 7

Старший политрук Г. Лобов. Ночные истребители 10

Военинженер 1 ранга Ю. Знаменский. Подготовка дальнего бомбардировщика к боевому полету 14

Бригадный комиссар В. Клоков. Тактика ночного удара . . . 20

Капитан Г. Живчиков. На тяжелых бомбардировщиках . . . 25

Майор В. Кочеванов. Из опыта ночного бомбометания . . . 28

Капитан В. Михайлов. Как отыскать цель ночью 33

Полковник Н. Власов. Авиаразведка ночью 35

В тыл врага.

Летчики А. Ковалев, М Угрюмов. Курс на Берлин! . . . 39

Штурман Г. Томкевич. Цель под нами 42

Стрелок И. Базаев. Результаты отличные 44

Пилот А. Додонов. Над Кенигсбергом 45

Штурман П. Хуртак. Под крылом самолета — Мемель . . . 47

Н. Сержантов. Ночью в боевом полете 49

Капитан Г. Шамраев. Посадка на незнакомую площадку . . 55

Капитан И. Маслов. Действие на изнурение 57

Военинженер 2 ранга М. Беломойкин. Как ослабить в полете шум мотора 60

К ЧИТАТЕЛЮ

Издательство просит прислать свой отзыв о данной книге по адресу: Москва 12, Улица 25 Октября, д. 8.

Просьба к командирам, летчикам, штурманам, инженерам и техникам — участникам великой отечественной войны — присылать в Управление Военного Издательства НКО СССР статьи, освещающие опыт войны, для помещения их в последующих сборниках библиотеки летчика.

Редактор военинженер 2 ранга *Коваленко С. М.*

Г84057. Подписано к печати 4.3.42. Объем 2 печ. л., 3,2 уч.-авт. л. В п. л. 6 936 тип. знаков

Тип. Профиздата. Москва, Крутицкий вал, 18. Зак. 214

17 ИЮЛ 1942

НОВАЯ ЦЕНА
Руб. 50 коп.
2014080220